

Anciens peuplements littoraux et
relations Homme/Milieu sur les côtes
de l'Europe atlantique

Ancient Maritime Communities and
the Relationship between People and
Environment along the European
Atlantic Coasts

Sous la direction de / Edited by

Marie-Yvane Daire, Catherine Dupont,
Anna Baudry, Cyrille Billard, Jean-Marc Large,
Laurent Lespez, Eric Normand and Chris Scarre

Avec la collaboration de / With the collaboration of

Francis Bertin, Chloé Martin et Kate Sharpe

BAR International Series 2570
2013

Published by

Archaeopress
Publishers of British Archaeological Reports
Gordon House
276 Banbury Road
Oxford OX2 7ED
England
bar@archaeopress.com
www.archaeopress.com

BAR S2570

Anciens peuplements littoraux et relations Homme/Milieu sur les côtes de l'Europe Atlantique / Ancient Maritime Communities and the Relationship between People and Environment along the European Atlantic Coasts

© Archaeopress and the individual authors 2013

ISBN 978 1 4073 1191 3

pour citer ce volume / how to cite:

Daire M.Y., Dupont C., Baudry A., Billard C., Large J.M., Lespez L., Normand E., Scarre C. (dir.), 2013. Ancient Maritime Communities and the Relationship between People and Environment along the European Atlantic Coasts / Anciens peuplements littoraux et relations Homme/Milieu sur les côtes de l'Europe atlantique. Proceedings of the HOMER 2011 Conference, Vannes (France), 28/09-1/10/2011. British Archaeological Reports, International Series 2570, Oxford: Archaeopress.

Printed in England by Information Press, Oxford

All BAR titles are available from:

Hadrian Books Ltd
122 Banbury Road
Oxford
OX2 7BP
England
www.hadrianbooks.co.uk

The current BAR catalogue with details of all titles in print, prices and means of payment is available free from Hadrian Books or may be downloaded from www.archaeopress.com

LES PHARES ROMAINS DE LA FAÇADE ATLANTIQUE - MANCHE - MER DU NORD : AMERS, MARQUEURS D'UNE NAVIGATION CÔTIÈRE EXTRA- MÉDITERRANÉENNE.

Barbara DELACROIX

Histoire, Archéologie, Littératures des Mondes Anciens - Institut de Papyrologie et d'Égyptologie de Lille,
Unité Mixte de Recherche 8164, Lille 3, France
email : barbara.delacroix@gmail.com

INTRODUCTION

« Aujourd'hui, à partir de Cadix et des Colonnes d'Hercule, on navigue dans tout l'océan Occidental, autour de l'Espagne et des Gaules » (Pline l'Ancien, *Histoire Naturelle*, II, 67, 167).
« De Gadès en suivant les contours sinueux de l'Espagne, et des Gaules, les bateaux naviguent aujourd'hui dans toute la zone occidentale de l'Océan » (Martianus Capella, *Noces de Philologie et de Mercure*, VI, 617).

Malgré les légendes qui démontrent une forte hostilité des territoires extra-méditerranéens, la littérature classique atteste d'une navigation commune sur l'Océan Atlantique au-delà des Colonnes d'Hercule. D'après Pline ou Martianus Capella, les navires romains pouvaient pénétrer la Manche depuis le Sud et se rendre en Bretagne dès l'époque de Claude jusqu'au 5^{ème} siècle ap. J.-C. (Fernández Ochoa et Morillo 2009 ; Reddé 1979b).

Après les attestations littéraires, l'archéologie a démontré l'existence d'une activité navale et portuaire le long des côtes atlantiques et de la Manche. Les fouilles ont révélé de nombreuses structures portuaires, allant du simple mouillage au grand complexe, démontrant des routes maritimes (hauturières et de cabotage) du détroit de Gibraltar jusqu'à la Mer du Nord : ce sont les ports tels que Gadès, La Corogne, Gijón, Irun, en Espagne, Bordeaux, Rezé et Saint-Malo en Gaule, Hengistbury Head, Douvres, Richborough, Londres... en Bretagne.

Éléments interdépendants du système de navigation romaine, les phares, du moins en Méditerranée, annonçaient les rades sûres, éloignaient les navires des écueils et essayaient de parer aux difficultés de navigation rencontrées en milieu nocturne. Le long de l'arc atlantique, des vestiges de ces amers ont été trouvés sur la côte cantabrique à *Brigantium* (La Corogne) et de part et d'autre des côtes de la Manche, à *Dubris* (Douvres) en Bretagne et à *Gesoriacum* (Boulogne-sur-Mer) au Nord de la Gaule.

LA BRETAGNE : UN TERRITOIRE ISOLÉ ET POURTANT SI CONVOITÉ

La Manche était-elle l'extrémité occidentale du monde romain ? Oui, selon les propos de Virgile lorsqu'il disait

« *extremi hominum Morini* » (*Énéide*, VIII, 727). Pourtant les Romains étaient loin de considérer la Manche comme la limite extrême de leur monde.

Les premiers pas romains sur la façade atlantique

À l'affût des comptoirs phéniciens, c'est Publius Crassus qui découvrit, en suivant les navires phéniciens, les itinéraires commerciaux au-delà de l'Atlantique (Strabon, *Géographie*, III, 5, 11). Dès l'année 130 av. J.-C., les Romains pouvaient alors profiter d'une nouvelle opportunité commerciale pacifique depuis l'Armorique (Cunliffe 1993). De 125 à 59 av. J.-C., le commerce vers la Bretagne était pratiqué par les Gaulois et les Romains par leurs tributaires vénètes (César, *De bello gallico*, 3, 7-11) qui possédaient une flotte expérimentée. Les Romains exportaient de l'étain, du fer, des céréales et des esclaves et importaient surtout du vin qu'ils monnayaient au prix fort. Forte de ces ressources, la Bretagne était un territoire très attractif et, d'après César, « bien que l'été toucha à sa fin et que dans la Gaule, de part son positionnement vers le nord, les hivers soient précoces, César résolut toutefois de pénétrer la Bretagne, parce qu'il savait que ce territoire avait fourni des secours aux ennemis dans presque toutes les guerres contre les Gaulois » (César, *De bello gallico*, IV, 20).

Ayant pris en considération les échanges commerciaux bien ancrés (César, *De bello gallico*, V, 12) entre la Belgique et le Sud-ouest de la Bretagne (César, *De bello gallico*, IV, 20) ainsi que le soutien que les Bretons fournissaient aux rebelles gaulois (César, *De bello gallico*, II, 14 ; III, 9 et IV, 20), César profita de cette opportunité et n'hésita pas à braver les flots à la fin de l'automne pour conquérir ce territoire (César, *De bello gallico*, IV, 20). En 54 av. J.-C., en pleine campagne gauloise, l'*Imperator*, installé chez les Morins, fit partir sa flotte du *Portus Itius* (port dont la localisation n'a pas encore été déterminée), permettant la traversée la plus courte vers la Bretagne, située seulement à 30 000 pas du continent. Ce fut une réussite militaire. À l'issue de sa deuxième expédition, César avait franchi l'Océan et terrorisé la Bretagne. Quoiqu'ayant instauré une politique de clientélisme, les effets économiques restèrent moindres. Néanmoins César avait démontré qu'en franchissant ce bout du monde, il était héritier des grands conquérants, tels qu'Alexandre, construisant ainsi

son image d'initiateur de la *pax universa* (Sablayrolles 2006). L'intérêt d'une telle conquête était donc double : il s'agissait d'instaurer une politique contrôlée de l'île de Bretagne pour y extraire ses richesses agricoles et minières (étain, plomb, fer, or) dont manquait l'Italie, intérêt demeurant secondaire face à la volonté de César d'affirmer son pouvoir et d'accroître son prestige par une telle conquête du bout du monde.

Après une pacification de la Gaule sous Auguste et la mise en place dans la foulée de la voie de l'Océan (Strabon, *Géographie*, IV, 6, 11), par Agrippa (signifiant une probable implantation portuaire à *Gesoriacum* à cette époque ¹⁾, c'est en 43 ap. J.-C. qu'escorté de ses 40 000 hommes, l'empereur Claude « vint par terre de Marseille à Gesoriacum où il opéra son passage. Là, sans combat et sans effusion de sang, il reçut en très peu de jours la soumission de l'île » (Suétone, *Vie de Claude*, XVII) ¹¹⁾.

La Classis Britannica

La *Classis Britannica* était la flotte permanente qui assurait la liaison entre le continent et la Bretagne. La première attestation littéraire de cette flotte : « [...] *ne quarta decima legio adiuncta Britannica classe adflictaret Batauos* [...] » figure dans *Les Histoires* de Tacite (IV, 79) dont la rédaction ne serait pas antérieure à 106 ap. J.-C. et relate des faits entre 69 et 96 ap. J.-C. L'établissement de cette flotte pourrait concorder avec le projet d'expédition de Caligula lorsqu'en 39 ap. J.-C., il demanda la construction d'un phare à *Gesoriacum*. La flotte dut s'établir, au plus tard, en 43 ap. J.-C., lors des préparatifs de débarquement de Claude.

L'épigraphie a pu déterminer une forte activité de la *classis* des deux côtés de la Manche, au 2^{ème} siècle et au début du 3^{ème} siècle ¹¹¹⁾. Il s'agit des inscriptions retrouvées à proximité du mur d'Hadrien (*CIL*, VII, 864 et 870 ; *RIB*, 1, 1340.), ou celles concernant les préfets de flotte (*CIL*, VI, 1634 ; VII, 18 ; XI, 5632 ; XIV, 5341.), ou encore les estampilles (CL.BR / CLAS. BRIT) retrouvées essentiellement à Richborough, Douvres, Beauport Park et Boulogne, mais aussi à Pevensey, Bodiam, Lympne, Folkestone, Cranbrook, Londres, cités escales de la flotte.

Malgré son caractère militaire, la flotte ne participait à des combats que de manière occasionnelle. Elle faisait plutôt office de soutien et de déstabilisation ¹¹²⁾ comme en Écosse en 83 et 84 ap. J.-C. ¹¹³⁾ puis sous Septime Sévère, précédant l'*exercitus* ¹¹⁴⁾. Elle pouvait jouer un rôle défensif, notamment contre la piraterie des Chauques, puis des Saxons et des Francs ¹¹⁵⁾ croissante à partir de Marc-Aurèle ¹¹⁶⁾ (2^{ème} siècle) et représentant un réel problème au 3^{ème} siècle. Ses fonctions paraissaient rattachées plus particulièrement aux transports logistiques : transports et ravitaillements des troupes ¹¹⁷⁾, transport de minerais tel que le fer du Weald ¹¹⁸⁾ (Cleere 1975 ; Seillier 1994 ; Seiller *et al.*, 2004) et matériaux de construction (raison pour laquelle les tuiles estampillées de la *Classis Britannica* ont été retrouvées de part et d'autre de l'estuaire).

Les bases navales de la Manche

À la frontière occidentale romaine, les ports de Boulogne-sur-Mer (*Gesoriacum* ou *Bononia*) et Douvres (*Dubris*)

constituaient deux zones interdépendantes, bases navales principales de la flotte de Bretagne et postes de contrôle de la Manche et de la Mer du Nord.

Ces bases avaient pour responsabilité de contrôler le détroit du Pas-de-Calais. C'est cette fonction commune qui entraîna de forts liens d'interdépendance (architecturaux, économiques et militaires) entre les deux cités militaires et les zones littorales des deux rives.

Gesoriacum

Localisation

Dans l'estuaire de la Liane (détroit du Pas-de-Calais), face à la Bretagne, protégé des falaises d'Ordre et de Châtillon, le port antique de Boulogne-sur-Mer devint actif dès le deuxième quart du 2^{ème} siècle. Il se trouvait à la convergence de deux grandes voies :

- la voie de l'Océan dessinant la liaison entre l'Italie et la Bretagne par Amiens et Lyon ;
- la voie vers Cologne par Bavay et Tongres.

La ville de Boulogne-sur-mer s'organisait en deux zones bien distinctes :

- le *castrum* qui dominait l'estuaire d'une quarantaine de mètres, placé sur un promontoire, le Sautoir, et rattaché à l'Est à un plateau ;
- plus en bas, en bordure de l'anse de Brequerecque, la zone portuaire constituée d'une enceinte fortifiée, trapézoïdale, aménagée en gradins (les quais étaient exclus de l'enceinte).

Le camp fortifié devait pouvoir accueillir entre 2500 et 3000 hommes. Avec le port, la flotte de Bretagne avait donc à disposition 25ha sur la rive droite de l'estuaire.

La base de Boulogne-sur-Mer resta active au 3^{ème} siècle ap. J.-C. jusqu'en 268-269, année de l'incendie destructeur du *castrum* et de la disparition des séries des monnaies. La *Classis Britannica*, son nom du moins, n'apparaît plus à la fin du 3^{ème} siècle (Seillier 1994, 2007).

Les phares

« Il éleva, pour monument de sa victoire, une tour très haute où il fit placer des fanoux, comme sur un phare, pour éclairer les navires pendant la nuit » (Suétone, *Caligula*, 46) ¹¹⁹⁾.

D'après Suétone, Caligula fit construire en 39 ap. J.-C. un phare à *Gesoriacum*. Ce phare est généralement identifié comme la Tour d'Ordre, mais il est possible que le port comptât deux phares (Seillier *et al.*, 2004) : le premier construit à l'époque de Caligula dont on n'aurait conservé aucun vestige, et le deuxième, la Tour d'Ordre, érigé au 2^{ème} siècle ap. J.-C.

La Tour d'Ordre

Sur la falaise d'Ordre, la tour, d'après les descriptions de Bucherius en 1655 et le dessin de Duviert en 1611 (Figure 1), devait être composée de douze étages octogonaux, construits en retrait les uns par rapport aux autres (0,45m) et surmontés d'une lanterne. De forme pyramidale, le phare présentait, comme celui de Douvres, une structure en moellons avec arases de briques prises dans un mortier, type de construction gauloise employé dès le 1^{er} siècle (Desbat 1992) et répandu au 2^{ème} siècle (Figure 2). Il se serait élevé à une quarantaine de mètres. Restauré sous Charlemagne en 810, les Anglais

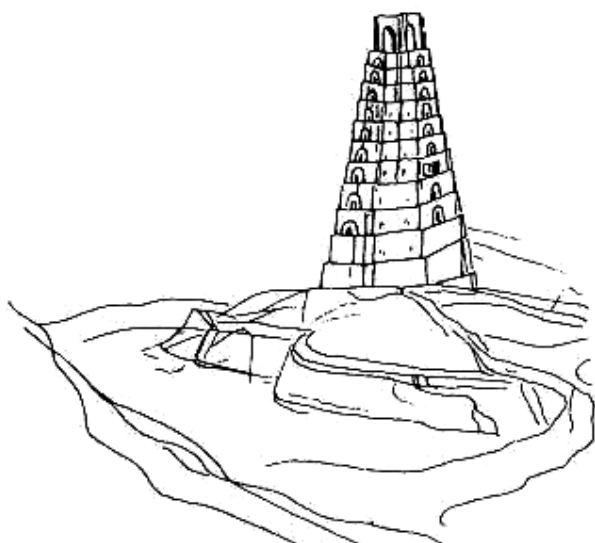


Figure 1. Tour d'Ordre, d'après Duviert en 1611.

l'incorporèrent en 1544 dans un fort de briques avec quatre bastions d'angles. Cent ans plus tard, avec l'effondrement de la falaise, disparaît une grande partie du phare dont les vestiges sont restés visibles jusqu'en 1930 (Figures 3).

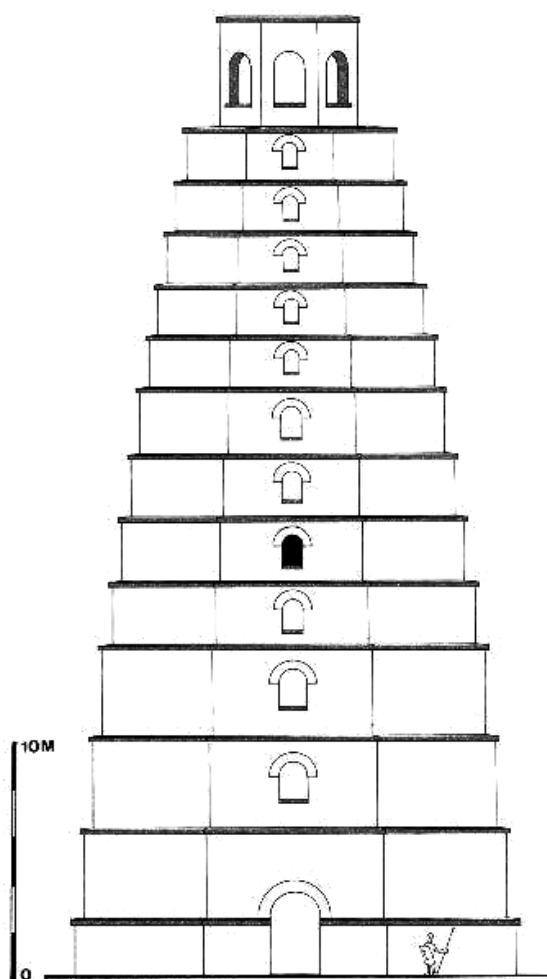


Figure 2. Restitution de la tour d'Ordre. Essai. P. Knobloch, C. Seillier.



Figure 3. Photographie des vestiges de la Tour d'Ordre en 1900. Référence Mérimée IA62000334.

Dubris

Localisation

Secondant la première base insulaire *Rutupiae* (Richborough) en activité de 44 à 85 ap. J.-C., le port de *Dubris* devint le port militaire breton de la *Classis Britannica* à partir du 2ème siècle.

Dans l'estuaire de la Dour, sur la côte Sud de Grande-Bretagne, une lagune, derrière une barre de sable ouverte à l'Ouest, offrait une rade naturelle au port de Douvres, protégé par les collines des vents du Nord et de l'Ouest.

Le port était peu profond et muni d'une jetée. Il connut deux phases de construction : en 117 (interrompue par les nombreuses insurrections des indigènes au Nord qui entraînèrent la construction du Mur d'Hadrien) ; en 130, le camp fortifié fut installé. Il est admis que le castrum pouvait accueillir les équipages de dix vaisseaux (640 hommes).

Les phares

Deux phares dominaient l'entrée du port (avec un éloignement équidistant). Un seul a subsisté jusqu'à aujourd'hui, situé à l'Est, incorporé dans l'enceinte d'un château. Similaire au phare de *Gesoriacum*, seuls quatre étages restent encore visibles actuellement.

Le phare occidental a presque totalement disparu. À proximité du fort romain, les fondations présentent des briques et des tuiles estampillées *Classis Britannica* démontrant une construction ou une restauration au 3ème ou au début du 4ème siècle ap. J.-C.

Le phare oriental romain est aujourd'hui intégré au clocher de l'église de Sainte-Marie de Castro dans l'enceinte du vieux château (Figure 4). D'abord daté du 1er siècle à l'époque de Claude, par l'absence d'estampilles de la *Classis Britannica* (Wheeler 1929), il est aujourd'hui daté du 2ème siècle, tout comme le phare occidental^{XII} (Booth 2007). Cette datation résulte des observations de similitudes avec les briques et les tuiles utilisées lors de la construction du second fort proche du port entre 130 et 150. De forme octogonale à l'extérieur et rectangulaire à l'intérieur, le phare présente une surface interne de 4m² et une hauteur de 13m. Cette hauteur a été estimée entre 20 et 25m (Figure 5) à l'époque romaine, mais revue à 15m par Booth en 2007. Ce phare est constitué d'une base de maçonnerie en béton (grès vert et tuf), régularisée avec



Figure 4. Le phare romain oriental de Douvres. Côté Sud. Photographie, M. Durán Fuentes 2011.

deux rangs de briques disposés à intervalles réguliers dans un mortier rose. Les arches des fenêtres et de la porte sont décorées avec une alternance de pierre et de brique. Les quatre premiers étages sont d'époque romaine, le reste est médiéval (5,8m).

Il était formé probablement de huit étages décroissants, construits en retrait les uns par rapport aux autres. D'après Wheeler, en 1929, chaque étage était plus étroit de 29cm

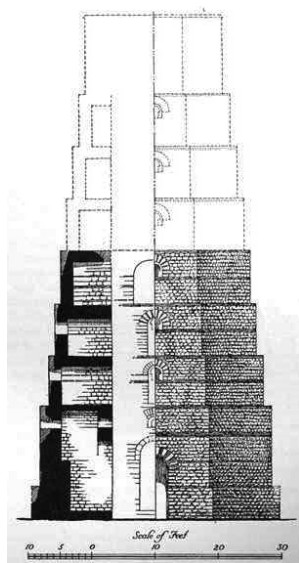


Figure 5. Le phare romain oriental de Douvres. Reconstitution partielle. D'après R. E. M. Wheeler 1929.

par rapport à l'étage inférieur. D'après Booth et comme l'avait indiqué Puckle en 1864, les écarts mesurés étant inférieurs aux mesures de Wheeler, cela démontrerait un phare de forme plutôt conique. Les vestiges de poutres pourraient signifier un système d'échafaudage interne et central permettant l'alimentation en bois du brasier sommital (Booth 2007).

LA CÔTE CANTABRIQUE : UN LIEN ENTRE LA MÉDITERRANÉE ET L'ATLANTIQUE

Une conquête éclair

« César fit voile vers *Brigantium*, ville de la Callaecie. Les habitants n'avaient jamais vu de flotte : César les effraya par le bruit des eaux qui battaient avec fracas les flancs des navires et les soumit » (Dion Cassius, *Histoire Romaine*, XXXVII, 53) ^{XIII}.

Dès l'an 137 av. J.-C., Decimus Julius Brutus entama sa campagne contre les *Gallaeci* (les Galiciens). Après la bataille du Douro, le contrôle des côtes portugaises fut mis en place. Puis en 61 av. J.-C., César débarqua à *Brigantium* (La Corogne) et obtint une soumission éclair du peuple ^{XIV}. L'archéologie a démontré une occupation romaine dès la fin du 2^{ème} siècle av. J.-C. et au 1^{er} siècle av. J.-C. sur les côtes Nord du Portugal et de la Galice. Les campagnes de Brutus puis de César ont conduit à l'intégration de la zone, convoitée pour ses mines d'étain et d'or, dans le grand mécanisme commercial romain.

La maîtrise des eaux cantabriques prenait toute son importance puisqu'elles constituaient la zone charnière entre les routes maritimes méditerranéennes et les routes atlantiques vers la Gaule et la Bretagne.

Le phare de Brigantium

Le phare de la ville antique de Brigantium, (aujourd'hui La Corogne), reste une construction exceptionnelle puisqu'il conserve des parties de l'édifice initial (Figure 6). D'autant plus qu'il demeure le seul phare romain à être encore en activité. En 2009, il a été déclaré patrimoine mondial de l'humanité par l'UNESCO (Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture).

Point de liaison entre deux réseaux de routes maritimes
Paul Orose, I, 2

Secundus angulus circium intendit, ubi brigantia, gallaeciae civitas, sita, altissimum pharum, et inter pauca memorandi operis, ad speculum britanniae erigit.

« Le second angle de l'Espagne tend vers le Circius, où se situe *Brigantium*, la cité de Galécie, où s'élevait un phare fort élevé, œuvre des plus mémorables parmi celles de ce genre, et depuis lequel on pouvait observer la Bretagne ».

Au 5^{ème} siècle, Paul Orose mentionne le phare de La Corogne comme un ouvrage extraordinaire d'où l'on pouvait, d'après lui, apercevoir la Bretagne. La tour aurait donc eu une double fonction : amer et tour de guet. Cette attestation littéraire confirme que le port de La Corogne s'ouvrait vers deux routes : hauturière en Atlantique vers la Bretagne et côtière en mer Cantabrique vers la Gaule. Une construction monumentale se justifiait à un



Figure 6. Le phare de la Corogne restauré au 18ème siècle, état actuel. Photographie, M. Durán Fuentes 2011.

tel endroit stratégique commercial et militaire puisque la Galice constituait une arrière garde importante pendant les conquêtes gauloises et bretonnes.

Un phare restauré - une reconstitution hypothétique

Au Nord-ouest de la péninsule ibérique, à l'embouchure d'une ria, le phare fut érigé en haut d'un promontoire rocheux de 57m de hauteur sur la pointe dite Eiras, dominant ainsi l'extrémité Nord du Golfe Artabre.

D'après une dédicace, retrouvée à proximité de la tour et incorporée à sa base au 19ème siècle, l'architecte Caius Sevius Lupus de la cité d'Aeminium, originaire de l'actuelle ville portugaise de Coimbra, aurait supervisé la construction en la dédiant à Mars en échange d'une promesse :

MARTI/ AUG[USTO] SACR[UM]/ C[AIUS]
SEVIUS/ LUPUS/ ARCHITECTUS/ AEMINIENSIS/
LUSITANUS EX VO[TO].

« Consacré à Mars Auguste, Caius Sevius Lupus, architecte d'Aeminium lusitanien dans l'accomplissement d'une promesse ».

Quant à la datation de l'ouvrage, deux périodes peuvent être retenues :

- l'époque de Trajan : il ordonna de grands travaux dans cette région ;
- l'époque d'Auguste, plus probable, car succédant aux guerres cantabriques. L'érection du phare concorderait avec la forte romanisation du territoire entreprise à ce moment.

Comme la Tour a été fortement restaurée, au cours des siècles, de grandes difficultés apparaissent quant à l'identification des structures romaines et à leur interprétation.

D'une hauteur estimée à 36m à l'époque romaine (Sánchez García 2004), le phare présentait une structure à section carrée de 11,75m de côté avec une base de 18m de côté environ. À l'intérieur, une base de maçonnerie bétonnée revêtue de pierres de taille en granite disposées en *opus vittatum* se répartissait sur trois étages présentant chacun quatre chambres voûtées. Le revêtement extérieur était en pierres de granit muni peut-être de fenêtres pour l'éclairage (certaines pierres étaient verrouillées par des agrafes de fer ou de plomb [système antisismique]). La rampe entre les deux murs (environ 1,30m) en spirale montait jusqu'au sommet donnant accès aux chambres (des dallages et des vousseaux des portes sont encore visibles). Le dallage en double T permettait un maintien efficace de la structure. Des trous au centre sont à l'origine de plusieurs hypothèses quant à leur utilisation : passage d'un système de pompe^{xv} ou ligne d'aide à la construction rectiligne. Au sommet, une plateforme (environ 6,70m de diamètre et 4,20m de hauteur) présentait un abri ouvert sur l'océan dans lequel brûlait un feu ou fonctionnait tout autre système d'éclairage hypothétique (Figure 7).

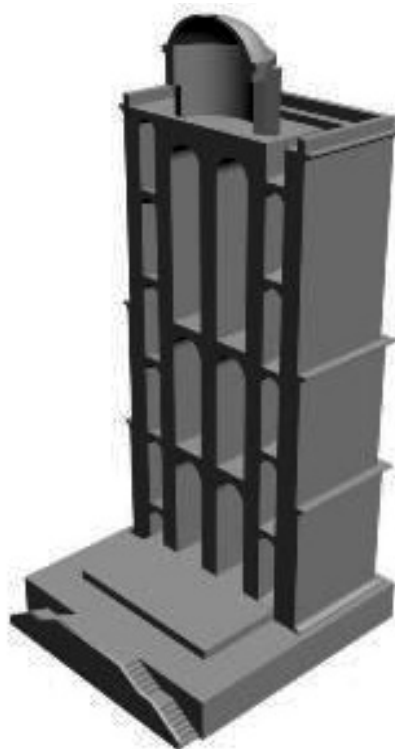


Figure 7. Plan hypothétique de la Tour d'Hercule à l'époque romaine. D'après M. Durán Fuentes 2011.

L'ÉCLAIRAGE DES PHARES : LE CAS DE LA COROGNE (DE LA LÉGENDE AUX HYPOTHÈSES ACTUELLES)

D'après la littérature classique et l'iconographie, l'éclairage du phare se réalisait grâce à un feu entretenu ou à un brasier. Pline (*Histoires naturelles*, 36, 18) cite l'île de Pharos d'Alexandrie où le roi Ptolémée fit ériger une tour « dont les feux signalaient aux navires, dans leur marche nocturne, les bas-fonds et l'entrée du port ».

Devant les difficultés liées à l'utilisation de grandes quantités de bois et à la lourde maintenance, les chercheurs

émirent des hypothèses quant à des moyens substitutifs au brasier. D'autant plus que Pline l'Ancien (*Histoires naturelles*, 36, 18) souligne un problème majeur à savoir l'identification du phare la nuit : « Le danger est de confondre ce feu ininterrompu avec une étoile, parce que de loin ils ont un aspect similaire ».

M. Durán Fuentes, qui s'est intéressé au problème de reconnaissance d'un phare en milieu nocturne, a imaginé un système d'éclairage s'accordant aux pratiques de l'époque et aux dimensions du phare (Durán Fuentes 2011).

D'après les usages, les vestiges et les connaissances dans les domaines mécaniques et hydrauliques de l'époque (siphon inversé, pompe de Ctésibios, vases communicants), et selon les dimensions connues de la tour, M. Durán Fuentes a proposé un nouveau système d'éclairage. L'illumination utiliserait la pierre tronconique retrouvée à proximité de la tour, provenant probablement de la partie sommitale et démontée lors des travaux dirigés par Gianini (Sánchez García 2004, 291). Ce système serait fondé sur la rotation automatique d'un miroir réfléchissant la mèche d'un brûleur fonctionnant à l'huile. Permettant la projection des faisceaux de lumières multidirectionnels, il aurait permis d'éviter la confusion des marins entre les étoiles et les feux statiques des phares. Si l'hypothèse est validée, il sera alors possible d'imaginer un tel système appliqué à d'autres phares.

MONUMENTALISATION ET RÔLES DES GRANDS PHARES DE L'ATLANTIQUE

« Le phare est un amer. Cette construction importante et remarquable, portant à son sommet un feu, sert de repère pour les navires en approche des côtes ».

Telle est la définition générale du phare que tout marin pourrait fournir.

Qu'en est-il des phares romains ?

Vitruve tenta d'établir l'identification précise et pertinente des types de ports marchands, d'après leur structure et leurs aménagements (Vitruve, *De architectura*, V, 12). Fasciné par la construction dans l'eau, Vitruve ne fit, malheureusement, allusion qu'à la structure (digue) permettant de supporter une tour. Les textes latins et grecs restent aujourd'hui tous très réservés quant à l'architecture des phares romains quelle que soit leur importance.

Il faut donc se tourner vers l'iconographie et l'archéologie pour avoir une idée du phare romain.

Les phares méditerranéens

Faisant objet, très tôt, d'un grand intérêt chez les historiens et les archéologues, les phares antiques de la mer Méditerranée sont mieux connus et offrent donc plus d'informations sur les caractéristiques de ce type de structure.

Le premier d'entre eux est bien évidemment le majestueux phare d'Alexandrie, pourvu de riches vestiges, construit sur l'île de Pharos, toponyme à l'origine de la dénomination devenue commune. Ce phare, dont la représentation de H. Thiersch reste valide, était constitué de trois étages décroissants vers le sommet (Empereur 1998). Chaque

étage présentait un plan différent : le premier était de plan rectangulaire, le deuxième, octogonal et le dernier, circulaire. Une rampe intérieure menait jusqu'à la partie sommitale dotée d'une coupole surmontée d'une statue et où brûlait un foyer, probablement sur la plateforme extérieure, côté mer (Adam 1995 ; Reddé 1995). Dans la même perspective, le phare d'Ostie est aujourd'hui connu principalement par l'iconographie : monnaies, mosaïques de la Place des corporations à Ostie, relief de Torlonia (Keay *et al.*, 2005 ; Meiggs 1960). Il était probablement constitué de quatre étages à la taille décroissante vers le sommet. Les trois premiers avaient une base rectangulaire, tandis que le dernier présentait une forme circulaire et accueillait le feu. Il devait exister une rampe d'accès intérieure afin de faciliter le transport du bois d'un étage à l'autre. On peut encore citer le phare de Leptis Magna, tour carrée à plusieurs étages située sur la jetée occidentale du port.

Typologie du phare romain et particularités

D'après les représentations iconographiques, le type le plus courant était celui des phares à base quadrangulaire, à trois ou quatre étages dégressifs munis en général, à leur sommet d'un brasier, et dont la hauteur des flammes devait être remarquable. L'iconographie du phare reste néanmoins peu fiable puisqu'elle est souvent inspirée des constructions remarquables à savoir le phare d'Ostie et principalement le Pharos d'Alexandrie devenu un thème rapidement conventionnel. À cette difficulté s'ajoutent les structures qui ont été délibérément mises en valeur. Elles déforment la réalité : le phare d'Ostie a tantôt quatre étages (*stationes* 22 et 43 de la Place des corporations à Ostie, Sesterce d'Antonin le Pieux, 145-161 ap. J.-C.), tantôt cinq (relief de Torlonia), ou s'efface derrière sa statue (sesterce de Néron célébrant le port en 64 ap. J.-C.). Néanmoins au regard des vestiges étudiés en Méditerranée et des hypothèses émises quant à la construction de la Tour d'Hercule, il semble qu'un tel schéma soit possible.

Pourtant des éléments constitutifs des phares ibériques demeurent différents. Malgré sa base carrée et son sommet en coupole, la Tour d'Hercule avait une rampe extérieure montant en spirale jusqu'au dôme sommital, changeant son aspect général, en rupture avec la norme en Méditerranée. Cette particularité pourrait être celle de l'Hispanie si l'on s'attarde sur le graffito de Gadès daté entre le 1er et le 3ème siècle ap. J.-C. (Cobos *et al.*, 1997). Fait au fusain sur du mortier, il a été retrouvé sur le mur d'un bassin de l'usine de salage du théâtre antique. Le phare de Gadès aurait eu la forme d'une tour à 12 étages en gradin décroissant vers le sommet muni d'un foyer. Une rampe ou des escaliers auraient relié, à l'extérieur, les étages entre eux. Cette forme rappelle les ziggourats, que l'on peut rapprocher, peut-être aujourd'hui, de la mosquée de Samara si l'on considère l'aspect « en spirale » des rampes montantes. D'après cette dernière considération, la rampe extérieure démontrerait un type hispanique différent de la Méditerranée.

Mais à côté de ces phares de type « méditerranéen » et « ibérique », les phares de Boulogne et de Douvres, bien attestés archéologiquement, paraissent ne suivre aucun des modèles. Ce sont des tours à degré de plan octogonal à rampe intérieure et probablement d'aspect extérieur

conique. Est-ce une particularité des constructions atlantiques ? Probablement. La particularité des phares de la Manche correspondrait à un type de construction propre à cette zone fortement militarisée.

Monumentalisation et symbolisme des trois phares romains de la côte Atlantique

Quoique se différenciant de par leur structure, ces trois constructions monumentales trouvèrent toutes leurs significations dans les rôles importants qu'elles devaient jouer dans un contexte hostile en *mare exterior*. Une triple fonction leur était imposée : maritime, militaire et impériale. Les phares de *Dubris* et de *Gesoriacum* avec leur structure à degré de plan octogonal atypique propre à la Manche, devaient servir d'amers à la *Classis Britannica* et de moyens de prévention côtière en cas d'attaque ennemie (surtout à partir du 3^{ème} siècle). Ils annonçaient l'extrémité Nord-Ouest de l'Empire à quiconque entraît ou sortait dans l'espace atlantique romain.

La Tour d'Hercule, monument chargé de « mystère » de par son miroir réfléchissant dont parlent les légendes médiévales (Sánchez García 2004, 23-25, 273-330), était l'amer indicateur des grandes destinations de l'Atlantique. Arrière-garde militaire pendant les conquêtes bretonnes, sa construction remarquable devait avertir tout marin en approche et venant du Sud qu'il se trouvait à une extrémité durement acquise de l'Empire, rôle qu'il a d'ailleurs conservé à travers les âges.

Il est évident d'attribuer à ces phares romains monumentaux la fonction principale de commémoration, exposant au monde, depuis l'Antiquité jusqu'à aujourd'hui, la puissance de l'Empire romain capable de dompter les terres les plus éloignées : les *finis terrae*.

NOTES

I - D'après un passage de Florus, J. Heurgon suivi par M. Reddé ont imaginé l'établissement d'une flotte à Boulogne-sur-mer dès l'année 12. Mais cette interprétation reste sujette à controverse (Reddé 1983, 272-273).

II - Traduction : M. Cabaret-Dupaty 1893, avec adaptation de J. Poucet, Louvain, 2001.

III - Il est difficile de déterminer les escales de la flotte au 1^{er} siècle puisque l'estampillage n'était pas répandu à cette époque.

IV - M. Reddé 1983, 352.

V - Tacite, *Agricola*, 18, 24 et 38.

VI - La flotte, après reconnaissance des côtes, effectuait des raids derrière les ennemis qu'elle encerclait.

VII - Tacite, *Annales*, XI, 18.

VIII - *Histoire Auguste*, Didius Julianus, 1, 7-9.

IX - Tacite, *Histoires*, IV, 79 : La flotte rapatrie la 14^{ème} légion à Boulogne-sur-Mer lors de la révolte de Civilis.

X - D'après les fouilles réalisées à Bardown et Beauport-Park, le fer était extrait et conduit au port de Bodiam où la flotte le récupérait.

XI - Traduction : M. Cabaret-Dupaty 1893, avec adaptation de J. Poucet, Louvain, 2001.

XII - Les deux phares ont probablement fonctionné en même temps, indiquant au mieux l'entrée du port aux navires.

XIII - Traduction : E. Gros 1849.

XIV - Pour cette campagne, César reçut la précieuse d'aide de

la flotte expérimentée de Cadix dirigée par son secrétaire L. Cornelio Balbo.

XV - Voir plus bas : système de pompe nécessaire au mécanisme hypothétique d'éclairage automatisé proposé récemment.

BIBLIOGRAPHIE

Adam, J. P. 1995. Le phare d'Alexandrie. *Les dossiers d'archéologie* 201, 26-31.

Booth, K. 2007. The Roman Pharos at Dover Castle. *English Heritage Historical Review* 2, 7-21.

Cabaret-Dupaty, M. 1893. *Œuvres de Suétone*. Paris, Garnier Frères.

Cleere, H. F. 1975. The roman iron industry of the Weald and its connections with the Classis Britannica. *Archaeological Journal* 131, 171-199.

Cobos, L., Muñoz, A. et Perdigonés, L. 1997. Intervención arqueológica en el solar del antiguo Teatro Andalucía de Cádiz: la factoría de salazones y la representación gráfica del faro de Gades. *Boletín del Museo de Cádiz* 7, 115-132.

Cunliffe, B. 1993. *La Gaule et ses voisins : le grand commerce dans l'antiquité*. Paris, Picard.

Desbat, A. 1992. Note sur l'apparition des constructions à arases de briques dans la région lyonnaise. *Gallia* 49, 45-50.

Durán Fuentes, M. 2011. Faros de Alejandría y Brigantium: propuestas de reconstitución formal, estructural y de funcionamiento de la luminaria de la Torre de A Coruña. In S. Huerta, I. Gil Crespo, S. García, M. Taín (eds.), *Actas del Séptimo Congreso Nacional de Historia de la Construcción*, Santiago de Compostela, 26-29 octubre 2011, 337-346. Madrid, Instituto Juan de Herrera, Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid.

Empereur, J. Y. 1998. *Le phare d'Alexandrie : la merveille retrouvée*. Paris, Gallimard.

Fernández Ochoa, F. C. et Morillo, A. 2009. Faros y navegación en el Cantábrico y el Atlántico Norte. *Brigantium. Boletín do Museo Arqueolóxico e Histórico da Coruña* 20, 115-135.

Gros, E. 1849. *Histoire Romaine*. Paris, Firmin-Didot.

Keay, S., Millet, M., Paroli, L. and Strutt, K. 2005. *Portus: an archaeology survey of the port of imperial Rome*. London, British School at Rome, Archaeological Monographs of the British School at Rome 15.

Meiggs, R. 1960. *Roman Ostia*. Oxford, Clarendon Pr.

- Puckel, J. 1864. *The Church and fortress of Dover Castle*. Oxford and London, John Henry and James Parker.
- Reddé, M. 1979b. La représentation des phares à l'époque romaine. *Mélanges de l'École française de Rome. Antiquité* 91 (2), 845-872.
- Reddé, M. 1983. *Mare nostrum : les infrastructures, le dispositif et l'histoire de la marine militaire sous l'Empire romain*. Thèse de doctorat, Université Paris Sorbonne.
- Reddé, M. 1995. Le phare d'Alexandrie. *Les dossiers d'archéologie* 202, 60-65.
- Sablayrolles, R. 2006. Caesar pontem fecit... Voyageurs du bout du monde et conquérants de l'inutile. *Pallas* 72, 339-367.
- Sánchez García, J. A. 2004. *Faros de Galicia: historia y construcción de las señales luminosas en un Finisterre atlántico*. Coruña, Fundación Caixa Galicia.
- Seillier, C. 1994. Rome et l'océan britannique de César aux invasions du Vème siècle. In S. Curveiller (dir.), *Les champs relationnels en Europe du Nord et du Nord-Ouest des origines à la fin du Premier Empire*. 1er Colloque historique de Calais, 12-14 novembre 1993, 19-27. Calais, Colloque Historique de Calais.
- Seillier, C. 2007. De Gesoriacum à Bononia : bilan de trente ans de recherches archéologiques à Boulogne-sur-Mer. In R. Hanoune (éd.), *Les villes romaines du Nord de la Gaule : vingt ans de recherches nouvelles*. Actes du XXVe colloque international d'Histoire, Archéologie, Littératures des Mondes Anciens - Institut de Papyrologie et d'Égyptologie de Lille, Unité Mixte de Recherche Centre National de la Recherche Scientifique 8164, Villeneuve d'Ascq, 21-23 novembre 2002, 137-146. Villeneuve d'Ascq, Université Charles-de-Gaulle - Lille 3.
- Seillier, C., Demon, A., Leclerc, S. et Knoblock, P. 2004. *Boulogne port romain*. Villeneuve d'Ascq, Direction Régionale des Affaires Culturelles, Service Régional de l'Archéologie.
- Thiersch, H. 1909. *Pharos, Antike und Islam*. Leipzig, Berlin, Benedictus Gotthelf Teubner.
- Wheeler, R. E. M. 1929. The Roman Lighthouses at Dover. *Archaeological Journal* 36, 28-46.
- BIBLIOGRAPHIE GÉNÉRALE**
- Abascal Palazón, J. M. 2009. Cornide y las inscripciones de la Torre de Hércules de A Coruña. *Brigantium. Boletín do Museo Arqueolóxico e Histórico da Coruña* 20, 9-19.
- Bello Diégez, J. M. 2009. "Brigantium" y su faro: contextos arqueológicos en la ciudad de A Coruña. *Brigantium. Boletín do Museo Arqueolóxico e Histórico da Coruña* 20, 41-66.
- Cunliffe, B. 1987. *Hengistbury Head, Dorset. Volume 1, The prehistoric and roman settlement, 3500 BC-AD 500*. Oxford University, Committee for Archaeology.
- Fernández Ochoa, C. et Morillo Cerdán, A. 1994. *De Brigantium a Oiasso. Una aproximación al estudio a los enclaves marítimos cantábricos en época romana*. Madrid, Foro.
- Johnson, S. 1976. *The roman forts of the Saxon shore*. London, Elek.
- Le Bourdellès, H. 1988. Boulogne antique : Gesoriacum et Bononia. *Revue du Nord* 70 (276), 77-82.
- Reddé, M. 1979a. La navigation au large des côtes atlantiques de la Gaule à l'époque romaine. *Mélanges de l'École française de Rome. Antiquité* 91 (1), 481-489.
- Seillier, C. 1986. Boulogne, base navale romaine. In A. Lottin, J. C. Hocquet et S. Lebecq (éd.), *Les Hommes et la Mer dans l'Europe du Nord-Ouest de l'Antiquité à nos jours*. Actes du colloque de Boulogne-sur-Mer, 15-17 juin 1984, 163-178. Villeneuve d'Ascq, Revue du Nord, hors série 1.
- Urteaga Artigas, M. et Jose Noain Maura, M. (éd.) 2005. *Mar exterior : el occidente atlántico en época romana*. Congreso internacional, Pisa, Santa Croce in Fossabanda, 6-9 de noviembre de 2003. Roma, Escuela Española de Historia y Arqueología en Roma, Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

LES PHARES ROMAINS DE LA FAÇADE ATLANTIQUE – MANCHE – MER DU NORD : AMERS, MARQUEURS D'UNE NAVIGATION CÔTIÈRE EXTRA- MÉDITERRANÉENNE.

Barbara DELACROIX

MOTS-CLÉS :

Phare, romain, Classis britannica, Tour d'Ordre, Tour d'Hercule, Dubris, Gesoriacum, Brigantium, éclairage, monumentalisation.

RÉSUMÉ :

«De Gadès en suivant les contours sinueux de l'Espagne, et des Gaules, les bateaux naviguent aujourd'hui dans toute la zone occidentale de l'Océan» (*Martianus Capella, VI, 617*). La littérature ainsi que l'archéologie ont démontré une navigation commune du détroit de Gibraltar jusqu'à la Manche à l'époque romaine. Piliers de cette navigation extra-méditerranéenne, les trois phares de La Corogne (en Hispanie), Douvres (en Bretagne) et de Boulogne-sur-Mer (en Gaule) présentent encore aujourd'hui la fabuleuse épopée romaine en Océan Atlantique. Par définition, les phares sont des amers indiquant à tout marin les grandes directions maritimes à suivre, lui rappelant à la fois les zones dangereuses à éviter et les rades sûres à proximité. Ces trois ouvrages monumentaux, construits à la suite des conquêtes de César, illustraient, avant tout, la volonté de l'Empire romain d'établir le symbole de sa puissance aux extrémités du monde romain : les *finis terrae*.

ROMAN LIGHTHOUSES OF THE ATLANTIC –ENGLISH CHANNEL - NORTH SEA SEABOARD: SEA-MARKS AS EVIDENCE OF EXTRA-MEDITERRANEAN COASTAL NAVIGATION.

Barbara DELACROIX

KEY-WORDS:

Lighthouse, Roman, Classis Britannica, Tour d'Ordre, Tour d'Hercules, Dubris, Gesoriacum, Brigantium, fire-towers, monumentalisation.

ABSTRACT:

“From Gades, by following the sinuous contours of Spain and Gaul, the boats sail today in all the Western part of the Ocean” (*Martianus Capella, VI, 617*). The literature as well as archaeology provide evidence of common navigation from the Straits of Gibraltar as far as the English Channel during Roman times. The main pillars of this extra-Mediterranean navigation are the three lighthouses of La Coruña (in Hispania), Dover (in Britannia) and Boulogne-sur-Mer (in Gaul), which today still reflect this fabulous Roman epic of adventure in the Atlantic Ocean. By definition, lighthouses are sea-marks that indicate to any seafarer the main maritime routes to follow, while also pointing out the dangerous zones to avoid and the calm havens located in the vicinity. These three monumental works, built following the conquests of Julius Caesar, above all illustrate the will of the Roman Empire to establish the symbol of its power at the *finis terrae*, the farthest corners of the Roman world.